LBS Travel Sdn Bhd dan satu lagi lwn Nathan a/l Muthayah dan lain-lain

MAHKAMAH TINGGI (IPOH) — RAYUAN SIVIL NO AA-12B-35–08 TAHUN 2017
MOHD RADZI HARUN PK
7 SEPTEMBER 2018

Tort — Kecuaian — Kemalangan jalan raya — Rayuan terhadap liabiliti — Kemalangan maut — Hakim mahkamah sesyen memutuskan responden pertama dan kedua 100% cuai manakala responden ketiga tidak bertanggungjawab dalam kemalangan — Tanggungjawab pemegang konsesi lebuhraya untuk mewujudkan persekitaran lebuhraya yang selamat — Tanggungjawab pemegang konsesi lebuhraya untuk mewujudkan sistem pencegahan kemalangan — Sama ada responden ketiga bertanggungjawab kepada kemalangan — Sama ada dapatan hakim mahkamah sesyen adalah betul

Ini adalah rayuan perayu-perayu terhadap keputusan hakim mahkamah sesyen ('HMS') berkaitan liabiliti responden ketiga. Satu kemalangan telah berlaku pada 15 Januari 2015 pada jam antara 1–1.15 pagi di KM326.3 Lebuhraya Utara-Selatan apabila satu tayar yang tercabut dari suatu lori/treler yang terdampar di atas lebuhraya di lokasi berkenaan telah dilanggar oleh bas yang dipandu oleh si mati, anak kepada perayu kedua. Pelanggaran itu seterusnya mengakibatkan bas itu terbabas ke bahagian kiri lebuhraya dan merempuh satu motokar dan terdapat tujuh mangsa lain yang turut terkorban dan juga 23 penumpang bas cedera dalam kemalangan itu. Perayu pertama ialah pemilik bas itu manakala perayu kedua ialah ibu kepada si mati yang memandu bas tersebut. Tayar yang menjadi punca kemalangan dikatakan tercabut dari lori/treler yang dipandu oleh responden pertama, dan dimiliki oleh responden kedua. Responden ketiga, PLUS, merupakan pihak yang diberi konsesi oleh Kerajaan Malaysia untuk bertanggungjawab, antara lain, dalam urusan penyelenggaraan dan pengurusan Lebuhraya Utara-Selatan. Sejurus selepas kemalangan itu berlaku, seorang saksi bebas ('SP4') terus menelefon PLUS memaklumkan mengenai kemalangan itu. Menurut SP4, PLUS sampai ke tempat kejadian lebih kurang 20 minit selepas panggilan dibuat. Responden pertama memberi keterangan bahawa lebih kurang pada jam 1 pagi pada hari kejadian, beliau terdengar bunyi pada bahagian belakang treler yang dipandunya. Beliau terus berhenti di lorong kecemasan dan dapati dua tayar lori trelernya telah tercabut dan meminta kelindan trelernya untuk menelefon pihak PLUS. HMS telah memutuskan responden pertama dan kedua adalah 100% cuai menyebabkan kemalangan tersebut manakala responden ketiga adalah tidak bertanggungjawab dalam kemalangan itu disebabkan keterangan yang menunjukkan responden ketiga sampai di tempat kejadian dalam masa

singkat membuktikan responden ketiga telah mengambil tindakan munasabah dan langkah berjaga-jaga yang secukupnya. Oleh itu, rayuan ini. A

Diputuskan, membenarkan rayuan perayu-perayu:

(1) Keterangan responden pertama bahawa dia hanya menyedari tayar treler yang dipandunya tercabut lebih kurang sepuluh minit selepas kemalangan maut tersebut berlaku menunjukkan kegagalan di pihak responden pertama dan responden kedua selaku tuan punya treler tersebut untuk melakukan pemeriksaan berkala dan tidak berkala terhadap keseluruhan kenderaan tersebut sebelum, semasa dan selepas ia digunakan. Mahkamah bersetuju dengan dapatan mengenai liabiliti responden pertama dan kedua bahawa responden pertama gagal menumpukan perhatian semasa pemanduan treler tersebut pada masa kejadian (lihat perenggan 17 & 20). B C

(2) Responden ketiga selaku pemegang konsesi Lebuhraya Utara-Selatan bertanggungjawab mewujudkan keadaan lebuhraya yang membolehkan pemanduan selamat yang meliputi keadaan permukaan lebuhraya yang selamat dan bebas dari segala bentuk bahaya akibat kewujudan bendasing. Mahkamah membuat notis penghakiman berdasarkan statistik dan berita kemalangan, seolah-olah memberi gambaran bahawa pencegahan kemalangan lebuhraya masih belum menjadi fokus utama responden ketiga (lihat perenggan 29 & 33). D E

(3) Falsafah yang sebenarnya wujud dalam *standard operating procedure* ('SOP') responden ketiga bukanlah semata-mata memastikan responden ketiga bertindak atas dasar pematuhan response time to deal with occurance of an event tetapi falsafah yang lebih tinggi dalam SOP itu yang tidak didalami oleh responden ketiga ialah pematuhan 'response time to prevent the event from happening'. Sudah sampai masanya bagi responden ketiga dipersalahkan dan diletakkan liabiliti apabila berlaku kemalangan terutamanya disebabkan kegagalan responden ketiga membuktikan kepada mahkamah bahawa ia telah mewujudkan suatu sistem dan mekanisme pencegahan kemalangan dengan menggunakan segala kepakaran dan peralatan canggih sedia ada, dan telah melaksanakan tanggungjawabnya seperti ditetapkan di bawah mekansime itu. Responden ketiga tidak boleh mengatakan adalah mustahil untuk ia mengetahui terdapatnya tayar yang terjatuh dari lori yang dipandu responden pertama pada pagi kejadian, tanpa menunjukkan sebarang bukti kepada mahkamah bahawa ia telah melakukan segala usaha dan inisiatif untuk mewujudkan sistem dan mekanisme pencegahan kemalangan (lihat perenggan 38–40). F G H I

(4) Responden pertama dan responden kedua adalah bersama-sama bertanggungjawab pada kadar liabiliti 50%. Responden ketiga adalah bertanggungjawab pada kadar liabiliti 50% (lihat perenggan 53).

[English summary

This was the appellant's appeal to the sessions court judge's decision ('SCJ') relating to the third respondent's liability. An accident took place on 15 January 2015 from 1–1.15am at KM326.3 North-South Expressway when one of the tires fell off from a lorry/trailer stranded on the highway was hit by a bus driven by the deceased, the second appellant's child. The collision resulted in the bus crashing into the left side of the highway and hit a car and seven other victims were killed and 23 passengers were injured in the accident. The first appellant was the owner of the bus while the second appellant was the mother of the deceased who drove the bus. The tire which was the cause of the accident was said to be fallen off from the lorry/trailer driven by the first respondent, and owned by the second respondent. The third respondent, PLUS, was a party concessionated by the Malaysian Government to be responsible for, among others, the maintenance and management of the North-South Expressway. Immediately after the accident, an independent witness ('SP4') immediately called PLUS informing about the accident. According to SP4, PLUS arrived at the scene about 20 minutes after the call was made. The first respondent testified that approximately at 1am on the day of the incident, he heard a sound on the back of the trailer he was driving. He immediately stopped in the emergency lane and found that his two trailer lorry tires had fallen off and asked for his attendant to call PLUS. The SCJ had decided that the first and second respondents were 100% negligent to cause the accident while the third respondent was not responsible in the accident due to evidence showing the third respondent reached to the scene within a short time proving that the third respondent took reasonable steps and adequate precautions. Hence, this appeal.

Held, allowing the appellants' appeal:

(1) The first respondent's evidence that he only noticed the tire of the trailer that he drove had fell off about ten minutes after the accident occurred indicating the failure of the first respondent and the second respondent as the owner of the trailer to conduct periodic and non-periodic checks on the whole vehicle before, during and after it was used. The court agreed with the findings of the first and second respondents' liability that the first respondent failed to concentrate during the driving of the trailer at the time of the incident (see paras 17 & 20).

(2) The third respondent as the North-South Expressway concessionaire was responsible for establishing highway conditions that enable safe driving that covers a safe surface of the highway and was free of all hazards due to the existence of foreign objects. The court made a judicial notice based on statistics and accident news, as if giving an impression that the prevention of highway accidents had yet to be the primary focus of the third respondent (see paras 29 & 33).

(3) The actual philosophy that existed in the third respondent's standard operating procedure ('SOP') was not simply to ensure the third respondent acted on the basis of response time to deal with occurance of an event but the higher philosophy in the SOP that was not pursued by the third respondent was the 'response time to prevent the event from happening'. It was time for the third respondent to be blamed and placed liable in the event of an accident mainly due to the failure of the third respondent to prove to the court that it had created a system and mechanism of preventive action by using all existing advanced expertise and equipment, and had performed its responsibilities as prescribed under the mechanism. The third respondent could not say it was impossible to know that there was a tire fallen off from the lorry driven by the first respondent on the morning of the incident, without showing any evidence to the court that it had done all the efforts and initiatives to create an accident prevention system and mechanism (see paras 38–40).

(4) The first and second respondent were jointly responsible at a liability rate of 50%. The third respondent was responsible at a liability rate of 50% (see para 53).]

Nota-nota

Untuk kes mengenai kemalangan jalan raya, lihat 12(1) *Mallal's Digest* (5th Ed, 2017 Reissue) perenggan 1871–2180.

Kes-kes yang dirujuk

Barkway v South Wales Transport Co Ltd [1948] 2 All ER 460, MR (dirujuk)
Jaswant Singh v Central Electricity Board and Anor [1967] 1 MLJ 272; [1967] 1 LNS 62 (dirujuk)
Lembaga Letrik Negara, Malaysia v Ramakrishnan [1982] 2 MLJ 128; [1982] CLJ Rep 159; [1982] CLJ 401, MP (dirujuk)
Parimala a/p Muthusamy & Ors v Projek Lebuhraya Utara-Selatan [1997] 5 MLJ 488; [1997] 4 CLJ 54, MT (diikut)
Tan Kia Chee & Ors v Chan Kian Wah & Anor [1970] 1 MLJ 205 (dirujuk)
Tenaga Nasional Malaysia v Batu Kemas Industri Sdn Bhd and another appeal [2018] 5 MLJ 561; [2018] 1 LNS 637, MP (dirujuk)
Thomas v Thomas [1947] AC 484, HL (dirujuk)
Zainun binti Abdul Ghani & Anor v Chong Ah Seng & Anor [1975] 1 MLJ 33 (dirujuk)

Shuroma Guha Thakurta (Manjit & Co) bagi pihak perayu.
Farah Nina bt Zainal Abidin (Das Jainab @ Assoc) bagi pihak responden ketiga.

Mohd Radzi Harun PK:

RAYUAN

[1] Pada 28 Julai 2017 hakim mahkamah sesyen ('HMS') Mahkamah Sesyen Teluk Intan, Perak telah memutuskan, antara lain:

(a) responden/defendan pertama dan responden/defendan kedua adalah 100% cuai menyebabkan kemalangan yang berlaku pada 15 Januari 2015;

(b) tuntutan perayu-perayu/plaintif-plaintif terhadap responden/defendan ketiga ditolak dengan kos;

(c) responden/plaintif pertama diberi awad ganti rugi khas berjumlah RM281,252.80;

(d) responden/plaintif kedua diberi awad ganti rugi khas berjumlah RM99,000;

(e) perayu-perayu/plaintif-plaintif membayar kos kepada responden/defendan ketiga sebanyak RM16,154; dan

(f) responden/defendan pertama dan responden/defendan kedua membayar kos kepada perayu-perayu/plaintif-plaintif sebanyak RM17,972.

[2] Rayuan perayu-perayu/plaintif-plaintif di hadapan mahkamah ini hanyalah terhadap keputusan HMS tersebut berkaitan liabiliti responden/defendan ketiga.

[3] Setelah mendengar kedua-dua pihak, pada 22 Jun 2018 mahkamah ini membenarkan rayuan perayu-perayu dan memutuskan responden ketiga adalah juga bertanggungjawab dalam mengakibatkan kemalangan yang berlaku pada 15 Januari 2015. Mahkamah ini memutuskan bahawa responden-responden adalah bertanggungjawab 100% menyebabkan kemalangan itu. Mahkamah ini seterusnya menetapkan kadar liabiliti responden pertama dan responden kedua adalah secara bersama-sama pada kadar 50%, manakala responden ketiga adalah bertanggungjawab pada kadar liabiliti 50%.

[4] Responden ketiga tidak berpuas hati dan merayu terhadap keputusan mahkamah ini. Responden ketiga juga dalam rayuannya ke mahkamah rayuan telah menamakan responden/defendan pertama dan kedua sebagai responden ketiga dan keempat dalam rayuannya ke Mahkamah Rayuan.

[5] Ini adalah alasan-alasan yang menjelaskan bagaimana mahkamah ini membuat keputusan sedemikian.

LATAR BELAKANG

[6] Untuk kemudahan rujukan, plaintif pertama dan kedua di hadapan HMS akan dirujuk sebagai perayu pertama dan kedua di mahkamah ini, dan defendan pertama, kedua dan ketiga di hadapan HMS akan dirujuk sebagai responden pertama, kedua dan ketiga. Mahkamah ini juga akan menyebut perihal 'lori' dan 'treler' sebagaimana ia dinyatakan oleh saksi-saksi berkenaan.

[7] Penting bagi mahkamah ini menyatakan fakta bagaimana kemalangan ini berlaku, yang saya titipkan melalui fakta kes yang dinyatakan dalam alasan penghakiman HMS bertarikh 21 September 2017 (ms 8–26 rekod rayuan tambahan), serta penelitian mahkamah ini terhadap keterangan saksi-saksi semasa perbicaraan di hadapan HMS seperti direkodkan dalam nota keterangan (ms 1–310 rekod rayuan tambahan 1).

[8] Kemalangan ini berlaku pada 15 Januari 2015 pada jam antara 1–1.15 pagi di KM326.3 Lebuhraya Utara-Selatan (arah selatan). Lokasi kemalangan ini adalah pada jarak anggaran 500 meter sebelum susur keluar ke Tapah jika kita dari arah Ipoh–Kuala Lumpur. Kemalangan berlaku apabila satu tayar yang tercabut dari suatu lori/treler yang terdampar di atas lebuhraya di lokasi berkenaan telah dilanggar oleh bas No pendaftaran PHX 8739 yang dipandu oleh si mati, anak kepada perayu kedua. Pelanggaran itu seterusnya mengakibatkan bas itu terbabas ke bahagian kiri lebuhraya dan merempuh motokar No pendaftaran ACY 992. Selain si mati, terdapat tujuh mangsa lain yang turut terkorban dan juga 23 penumpang bas cedera dalam kemalangan ini.

[9] Perayu pertama ialah pemilik bas No PHX 8739. Perayu kedua ialah ibu kepada Jayagunasgaran a/l Mariappen, si mati yang memandu bas No PHX 8739. Tayar yang menjadi punca kemalangan dikatakan tercabut dari lori/treler No pendaftaran KAK 4872 yang dipandu oleh responden pertama, dan dimiliki oleh responden kedua. Responden ketiga, PLUS Bhd, merupakan pihak yang diberi konsesi oleh Kerajaan Malaysia untuk bertanggungjawab, antara lain, dalam urusan penyelenggaraan dan pengurusan Lebuhraya Utara-Selatan.

KETERANGAN

[10] Tiada seorangpun saksi yang hadir memberi keterangan di hadapan HMS semasa perbicaraan yang dapat memberi gambaran penuh dan menyeluruh bagaimana kemalangan berlaku. Mahkamah ini dapati satu-satunya keterangan yang paling hampir menceritakan bagaimana kemalangan berlaku adalah versi kemalangan yang diperoleh melalui keterangan saksi bebas, *SP4, Parminder Singh a/l Jura Singh.* Itupun, saksi ini

hanya dapat menceritakan sebahagian kronologi kemalangan.

[11] SP4 memberi keterangan pada jam lebih kurang 12.50 pagi pada tarikh kejadian, beliau memandu motokar No ACY 992 di Lebuhraya Utara-Selatan (arah selatan) dalam perjalanan dari Gopeng ke Tapah. Apabila beliau sampai di KM 326.3, beliau nampak satu tayar lori berada di antara dua lorong lebuhraya di arah pemanduan beliau. Namun beliau tidak nampak apa-apa lori atau treler atau seumpanya di kawasan itu pada waktu itu. Beliau memberhentikan motokarnya bertujuan untuk mengalihkan tayar tersebut. Belumpun sempat SP4 mengalihkan tayar itu, tiba-tiba sebuah bas yang berada di arah pemanduan yang sama dengan SP4 didapatinya tidak sempat elak tayar itu lalu melanggar tayar tersebut. Impak pelanggaran antara bas itu dan tayar tersebut membuatkan bas itu hilang kawalan dan terbabas ke kiri lebuhraya lalu melanggar motokar SP4 yang diparkir di bahagian tepi kiri lebuhraya. SP4 memberi keterangan bahawa beliau nampak sewaktu kejadian itu, bas tersebut dalam kelajuan biasa dan tidak dipandu dengan laju. Sejurus selepas kemalangan itu berlaku, SP4 terus telefon PLUS memaklumkan mengenai kemalangan itu. Menurut SP4 lagi, pihak PLUS sampai ke tempat kejadian lebih kurang 20 minit selepas beliau menelefon PLUS. SP4 juga katakan sebelum kemalangan itu berlaku, semasa beliau memandu motokarnya lebih kurang 10km sebelum tempat kejadian, beliau nampak kenderaan PLUS ada berhenti di posisi itu untuk kendali satu kereta rosak.

[12] Menurut keterangan *SP3, Insp Khairul Azwan bin Kamaruddin,* pegawai penyiasat kes ini, beliau sampai di tempat kejadian lebih kurang jam 1.45 pagi, setelah menerima maklumat mengenai kemalangan pada jam 1.15 pagi. Beliau dimaklumkan bahawa kemalangan berlaku jam 1 pagi. Menurut beliau, semasa sampai di tempat kejadian, keadaan sekeliling gelap kerana tiada lampu jalan. Beliau maklumkan bahawa beliau tidak tahu sama ada si mati di bawah pengaruh alkohol atau dadah atau seumpamanya kerana tiada sampel darah diambil dari si mati. Menurut rajah kasar tempat kemalangan yang dilakar oleh SP3, kesan geseran di atas permukaan lebuhraya menunjukkan bas yang dipandu si mati terbabas dan bergesel atas lebuhraya sejauh hampir 50 meter sebelum terhenti di kawasan longkang di sebelah kiri lebuhraya (rujuk ms 149–150 rekod rayuan). SP3 juga memberi keterangan bahawa jarak antara lokasi tayar lori/treler dikatakan jatuh/tercabut (kawasan kemalangan di KM 326.3) dengan lokasi responden pertama sedar tayar lori/trelernya jatuh/tercabut (KM 327.6) adalah lebih kurang 1km. Menurut SP3 lagi, apabila beliau sampai di tempat kemalangan, lori/treler yang dipandu responden pertama tiada di situ.

[13] Responden pertama dan kedua tidak memfailkan sebarang pembelaan dan tidak mengemukakan apa-apa versi kemalangan di hadapan HMS.

[14] *Responden pertama, SD1*, memberi keterangan di hadapan HMS bahawa pada hari kejadian beliau memandu lori treler No KAK 4872 di Lebuhraya Utara-Selatan (arah selatan) dari Butterworth–Kuala Lumpur. Lebih kurang pada jam 1 pagi, beliau terdengar bunyi pada bahagian belakang treler yang dipandunya. Beliau terus berhenti di lorong kecemasan di tepi lebuhraya dan dapati dua tayar lori trelernya telah tercabut. Beliau selanjutnya meminta kelindan trelernya untuk menelefon pihak PLUS. Dalam laporan polisnya, dia maklumkan tempat beliau berhenti ini ialah di KM 327.6 Lebuhraya Utara-Selatan (arah selatan) (rujuk laporan Polis Trafik Tapah/225/15 bertarikh 22 Januari 2015 di ms 129 rekod rayuan). Responden pertama tidak tahu di mana dan bila kedua-dua tayar trelernya terjatuh. Semasa disoal balas, responden pertama nafikan tayar yg dilanggar oleh kenderaan si mati adalah tayar yang tercabut dari kenderaannya. responden pertama beri keterangan bahawa treler yang dipandunya itu tiada lesen kenderaan motor (kebiasaannya disebut sebagai 'road tax') dan insurans kerana dia telah ditipu oleh agen insurans walaupun telah membayar sejumlah wang untuk tujuan pembaharuan insurans dan lesen kenderaan motor bagi treler itu. Beliau juga memberi keterangan bahawa tayar trelernya tercabut kerana tidak dipasang dengan elok oleh *foreman*. Menurut beliau lagi, kelindan trelernya telah maklumkan pihak PLUS mengenai keadaan treler itu sebanyak dua kali, kali kedua lebih kurang satu jam selepas panggilan pertama dibuat. Menurut responden pertama, pihak responden ketiga sampai ke lokasi dia berhentikan trelernya pada jam antara 4–6 pagi. Fakta ini dijelaskan kemudiannya melalui keterangan dokumen dan saksi-saksi pihak responden ketiga bahawa pihak responden ketiga (PLUS Ronda) tiba di lokasi responden pertama memberhentikan trelernya ini di KM 327.6 pada jam 4.43 pagi. Kelewatan dijelaskan sebagai akibat kesesakan di lokasi kemalangan di KM 326.2, yang terletak sebelum lokasi responden pertama memberhentikan trelernya.

[15] SD3–SD10 adalah saksi-saksi dari pihak responden ketiga. *SD3,* anggota peronda lebuhraya syarikat responden ketiga, memberi keterangan bahawa pada hari kejadian beliau bertugas rondaan dalam satu team bersama SD4. Beliau dimaklumkan mengenai kemalangan di lokasi KM 326.2 pada jam 1.05 pagi. Beliau bersama rakan sekerjanya, SD4, tiba di tempat kemalangan jam 1.11 pagi dan beredar dari situ jam 2.20 pagi. Menurut saksi ini, belia menerima maklumat mengenai kemalangan ini terlebih dahulu, dan empat minit selepas itu beliau terima pula maklumat mengenai tayar lori terjatuh. Mahkamah ini tidak bercadang menghuraikan keterangan saksi ini mengenai perincian rondaan yang beliau lakukan pada malam kejadian. Secara ringkasnya, mahkamah ini dapati dari keterangan saksi ini, sebelum beliau sampai ke lokasi kemalangan, beliau telah berhenti di beberapa lokasi sebelum itu bagi pelbagai tujuan, termasuklah membantu satu kereta *overheat* (di KM 302 arah selatan), membantu satu kereta dengan tayar pancit (di KM 312 arah Utara) dan menghalau kerbau (di KM 319 arah selatan). Saksi ini beri keterangan bahawa mengikut catatan dalam rekod tugasan beliau, dia berada

di lokasi KM 319 bagi menghalau kerbau antara jam 12.48 tengah malam hingga jam 1.09 pagi. Ini bermakna sewaktu beliau terima maklumat mengenai kemalangan, saksi ini sedang menghalau kerbau, dan beliau menghabiskan tugasan menghalau kerbau itu sebelum bertolak ke lokasi kemalangan empat minit kemudian, dan sampai di lokasi kemalangan pada jam 1.16 pagi, 11 minit selepas dimaklumkan. Mahkamah ini dapati keterangan mengenai SD4 ini begitu gigih menjalankan tugas menghalau kerbau adalah konsisten dengan keterangan SP4 yang nampak satu kenderaan peronda syarikat responden ketiga lebih kurang 10km sebelum lokasi kemalangan (jarak antara KM 319 dengan KM 326.2 adalah 7.2km).

[16] *SD4,* seorang lagi pegawai peronda syarikat responden ketiga yang bertugas bersama-sama SD3, memberi keterangan yang menyokong keteragan SD3 bahawa beliau tiba di tempat kemalangan pada jam 1.11 pagi. Menurut saksi ini, beliau terima maklumat tentang tayar lori tercabut pada jam 1.09 pagi, iaitu empat minit selepas menerima maklumat mengenai kemalangan. Saksi ini juga beri keterangan sama seperti SD3 mengenai tugasan rondaan yang telah mereka lakukan sebelum terima maklumat mengenai kemalangan.

LIABILITI RESPONDEN PERTAMA DAN KEDUA

[17] Setelah meneliti kembali semua keterangan saksi-saksi utama yang memberi keterangan di hadapan HMS, mahkamah ini memutuskan melalui keterangan-keterangan mengikut keadaan (circumstantial evidence) yang telah dikemukakan di hadapan HMS, bahawa tayar yang SP4 nampak pada jam lebih kurang 12.50 pagi pada tarikh kejadian, di KM 326.3, adalah salah satu dari dua tayar yang tercabut dari treler No KAK 4872 yang dipandu oleh responden pertama. Tayar inilah yang dilanggar oleh bas yang dipandu si mati. Mahkamah ini percaya dengan keterangan responden pertama bahawa beliau hanya menyedari tayar treler yang dipandunya tercabut, lebih kurang pada jam 1 pagi, di KM237.6, lebih kurang sepuluh minit selepas kemalangan maut itu berlaku. Lokasi ini adalah lebih kurang 1 km dari lokasi kemalangan. Namun, ini bukanlah suatu pembelaan mutlak terhadap responden pertama. Sebaliknya, ia menunjukkan kegagalan di pihak responden pertama, dan responden kedua selaku tuan punya treler itu, untuk melakukan pemeriksaan berkala dan tidak berkala terhadap keseluruhan kenderaan itu sebelum, semasa dan selepas ia digunakan.

[18] Mahkamah ini bersetuju dengan dapatan HMS bahawa prinsip yang terpakai adalah seperti diputuskan dalam kes *Zainun binti Abdul Ghani & Anor v Chong Ah Seng & Anor* [1975] 1 MLJ 33 dan *Tan Kia Chee & Ors v Chan Kian Wah & Anor* [1970] 1 MLJ 205. Kedua-dua kes tersebut memutuskan dengan jelas tentang liabiliti yang ditetapkan terhadap defenden dalam

kedua-dua kes kerana memandu kenderaan tanpa mengambil tindakan positif untuk memeriksa kecacatan atau kerosakan yang terdapat pada tayar kenderaan, yang akhirnya mengakibatkan kemalangan. A

[19] Wan Sulaiman H (pada waktu itu) dalam kes *Zainun binti Abdul Ghani* telah merujuk keputusan dalam kes *Barkway v South Wales Transport Co Ltd* [1948] 2 All ER 460 di ms 471 apabila Asquith LJ memutuskan: B

> The position as to onus of proof in this case seems to me to be fair summarised in the following short propositions:
>
> (i) if the defendants' omnibus leaves the road and falls down an embankment, and this without more is proved, then there is *res ipsa loquitur*, there is a presumption that the event is caused by negligence on the part of the defendants and the plaintiff succeeds unless the defendants can rebut this presumption. C
>
> (ii) It is no rebuttal for the defendants to show, again without more, that the immediate cause of the omnibus leaving the road is a tyre-burst, since a tyre-burst per se is a neutral event consistent and equally consistent with negligence or due diligence on the part of the defendants. When a balance has been tilted one way you cannot redress it by adding an equal weight to each scale. The depressed scale will remain down. This is the effect of the decision in *Laurie v Raglan Building Co Ltd* [1941] 3 All ER 322 where not a tyre-burst but a skid was involved. D E
>
> (iii) To displace the presumption, the defendants must go further and prove (or it must emerge from the evidence as a whole) either —
>
> (a) that the burst itself was due to specific cause which does not connote negligence on their part but points to its absence as more probable, or F
>
> (b) if they can point to no such specific cause that they used all reasonable care in and about the management of their tyres: *Woods v Duncan, the Thetis* [1946] 1 All ER 470: G
>
> second limb (b) of the last proposition is the relevant one for the purpose of this case.

Wan Sulaiman H seterusnya memutuskan: H

> The tyre-burst therefore was in the words of Asquith LJ a neutral event consistent, and equally consistent, with negligence or due diligence on the part of the defendants. The evidence not only does not show the cause of the blow-out but tends to show negligence on the part of the first defendant using worn-out equipment. Accordingly, the defence of inevitable accident must fail and I find in favour of the plaintiffs. I

[20] Mahkamah ini juga bersetuju dengan dapatan HMS mengenai liabiliti responden pertama dan responden kedua bahawa responden pertama gagal

menumpukan perhatian semasa pemanduan treler tersebut pada masa kejadian. Jika responden pertama memberi tumpuan penuh, seperti yang dikehendaki dan ditetapkan oleh undang-undang kepada setiap pemandu kenderaan tatkala memandu di jalanraya atau lebuhraya, tentunya beliau akan serta merta sedar perihal dua, bukan satu, tayar trelernya yang tercabut.

LIABILITI RESPONDEN KETIGA

[21] Peguam responden ketiga berhujah bahawa kemalangan berlaku akibat kecuaian si mati yang memandu bas berkenaan dalam keadaan yang tidak selamat dan berbahaya kepada pengguna lebuhraya berkenaan. Responden ketiga juga berhujah tiada kecuaian di pihaknya yang menyebabkan kemalangan terbabit kerana responden ketiga telah melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya menyelenggara lebuhraya berkenaan dengan sempurna, selain melakukan rondaan lebuhraya sewajarnya.

[22] HMS memutuskan responden ketiga adalah tidak bertanggungjawab dalam kemalangan ini disebabkan, terutamanya, tiada pemecahan tugas oleh responden ketiga dalam menyelenggara serta mengurus keselamatan pengguna lebuhraya. HMS juga dapati keterangan yang menunjukkan responden ketiga sampai di tempat kejadian dalam masa singkat membuktikan responden ketiga telah ambil tindakan munasabah dan langkah berjaga-jaga yang secukupnya.

[23] Mahkamah ini memutuskan dapatan HMS seperti dinyatakan di atas adalah salah dari segi fakta dan undang-undang.

[24] SP4 adalah seorang orang awam yang berhati mulia. Manakan tidak, sejurus selepas SP4 terlihat tayar treler di atas lebuhraya pada jam lebih kurang 12.50 pagi pada tarikh kejadian, beliau terus memberhentikan keretanya dengan niat hendak mengalihkan tayar tersebut, demi mengelakkan kemalangan. Malangnya niat SP4 tidak tertunai. Kerisauannya terbukti, selang beberapa saat kemudian bas malang yang dipandu si mati terlanggar tayar tersebut sehingga mengakibatkan kemalangan yang meragut lapan nyawa. Malah, kereta SP4 turut dirempuh bas malang itu.

[25] Keterangan saksi-saksi dari pihak responden ketiga semuanya konsisten dengan satu tujuan dan matlamat, iaitu memberi gambaran kepada mahkamah bahawa pihak responden ketiga telah melaksanakan segala tugas dan tanggungjawabnya dengan sempurna.

[26] SP4 menyatakan pihak responden ketiga tiba di lokasi kemalangan 20 minit selepas beliau melaporkan mengenai kemalangan. SD3 dan SD4 memberi keterangan mereka sampai di lokasi kemalangan pada jam 1.11 pagi,

iaitu hanya enam minit selepas menerima maklumat mengeni kemalangan dari bilik kawalan trafik syarikat responden ketiga. Mahkamah ini dapati keterangan-keterangan ini adalah tepat dan amat konsisten, iaitu SD3 dan SD4 tiba di lokasi kemalangan pada jam 1.11 pagi, lebih kurang 20 minit selepas SP4 membuat laporan mengenai kemalangan.

[27] Namun demikian, mahkamah ini berpendirian fakta mengenai ketibaan pihak responden ketiga di lokasi kemalangan 20 minit selepas SP4 membuat laporan atau enam minit selepas SD3 dan SD4 menerima maklumat mengenai kemalangan bukanlah isu yang material. Ini kerana 20 minit atau enam minit, hatta satu saat sekalipun tidak dapat mengubah apa-apa. Ini kerana pihak responden ketiga tiba di lokasi kemalangan *selepas* kemalangan. Ketibaan pihak responden ketiga jikapun diiringi dengan pakar penyelamat yang terbaik serta peralatan tercanggih tidak mengubah apa-apa, dan tidak dapat mengembalikan nyawa lapan mangsa yang telah terkorban, kerana pihak responden ketiga tiba *selepas* kemalangan berlaku. Inilah yang ingin dibangkitkan oleh Mahkamah ini dalam penghakiman ini.

SISTEM PENCEGAHAN KEMALANGAN LEBUHRAYA

[28] Pengguna dan pengendali lebuhraya telah ditetapkan dengan tanggungjawab masing-masing. Tatkala berada di lebuhraya, para pengguna hendaklah memastikan keadaan kenderaan dan pemandu serta tatacara pemanduan mematuhi segala kehendak yang ditetapkan oleh undang-undang.

[29] Di pihak responden ketiga pula, selaku pemegang konsesi Lebuhraya Utara-Selatan, adalah ditetapkan tanggungjawab yang wajib dipatuhi. Tanggungjawab ini terlalu banyak untuk disenaraikan, namun dalam konteks kes di hadapan mahkamah ini, tugas dan tanggungjawab responden ketiga termasuklah mewujudkan keadaan lebuhraya yang membolehkan pemanduan selamat yang meliputi keadaan permukaan lebuhraya yg selamat dan bebas dari segala bentuk bahaya (*hazard*) akibat kewujudan bendasing (*debris*).

[30] Mahkamah ini tidak menafikan antara tugas dan tanggungjawab responden ketiga sebagai pemegang konsesi pengurusan Lebuhraya Utara-Selatan adalah bagi memastikan wujudnya mekansime bantuan dan pertolongan kepada mangsa kemalangan atau mereka yang berhadapan dengan apa-apa masalah tatkala berada di lebuhraya. Mahkamah ini membuat *judicial notice* bahawa mekansime bantuan di lebuhraya yang sedia ada yang diwujudkan oleh responden ketiga amat baik. Adalah diakui bahawa tindakan pihak responden ketiga selama ini seperti penyelenggaraan turapan lebuhraya, kewujudan rondaan 24-jam bagi memberi bantuan kepada pengguna lebuhraya, penyelenggaraan perkakasan lebuhraya (*highway furnitures*), dan juga penyediaan kawasan rehat dan rawat, merupakan sebahagian dari

penyediaan persekitaran lebuhraya yang selamat dan terjamin (*safe and secured highway*) yang telah dilaksanakan dengan sempurna.

[31] Mahkamah ini juga dapati responden ketiga ada mewujudkan Pusat Pengurusan Trafik Lebuhraya (*Traffic Management Centre*) ('TMC') berpusat di Subang yang mula beroperasi sejak tahun 2008. Fungsi utama TMC ini adalah untuk mengutip dan menyebarkan maklumat trafik secara *real-time* bagi pengurusan trafik lebuhraya yang efisyen serta mewujudkan mekanisme bantuan yang terselaras bagi pengguna lebuhraya. TMC dilengkapkan dengan peralatan terkini dan tercanggih dari Amerika Syarikat, Belgium, Perancis, Switzerland dan Jerman. TMC juga bertanggungjawb menguruskan peralatan *intelligent transport system* milik responden ketiga yang meliputi *variable message sign (VMS), automatic vehicle detection system (AVDS), close circuit television (CCTV)* dan *global positioning system (GPS)*. Satu lagi bidang tugas utama TMC ialah penyebaran maklumat trafik lebuhraya kepada pengguna lebuhraya melalui stesen radio, VMS dan juga perkhidmatan PLUSTrafik Twitter.

[32] Namun demikian, apa yang ingin ditekankan oleh mahkamah ini ialah tanggungjawab pihak responden ketiga untuk mewujudkan satu sistem pencegahan kemalangan di Lebuhraya Utara-Selatan. Jika sistem atau mekanisme pencegahan kemalangan ini telahpun sedia wujud, maka mahkamah ini berpendirian sudah sampailah masanya bagi pihak responden ketiga merombak semula sistem atau mekansime itu kerana keberkesannya didapati amat minima. Adalah menjadi tanggungjawab pihak responden ketiga sebagai pemegang konsesi sejak 32 tahun lalu untuk memenuhi syarat-syarat konsesi yang dianugerahkan oleh Kerajaan Malaysia kepadanya untuk mewujudkan persekitaran lebuhraya yang selamat dalam ertikata sepenuhnya.

[33] Mahkamah ini membuat *judicial notice* bahawa berdasarkan statistik dan berita kemalangan, terutama yang melibatkan kemalangan maut, yang saban hari dilaporkan berlaku di sepanjang jajaran Lebuhraya Utara-Selatan di bawah kendalian pihak responden ketiga, yang merupakan jaringan utama perhubungan darat di Malaysia, seolah-olah memberi gambaran bahawa pencegahan kemalangan lebuhraya masih belum menjadi fokus utama pihak responden ketiga.

[34] Semasa perbicaraan rayuan di hadapan mahkamah ini, saya telah meminta peguam responden ketiga mengemukakan apa-apa *standard operating procedure* ('SOP') pihak responden ketiga yang boleh dirujuk oleh mahkamah ini bagi menentukan jangkamasa yang ditetapkan oleh pihak responden ketiga dalam menangani sesuatu kes seperti dalam kes di hadapan mahkamah ini. Peguam responden ketiga tidak bekalkan mahkamah ini dengan SOP yang berkenaan.

[35] Dalam hal ini, mahkamah ini dapati semasa sesi Parlimen yang bersidang pada 14 Jun 2016, YB Datuk Yoo Wei How telah mengemukakan suatu soalan kepada Menteri Kerja Raya untuk menyatakan apakah panduan atau peraturan untuk agensi kementerian itu menguruskan krisis atau kemalangan dan kecemasan di Lebuhraya PLUS. Menteri Kerja Raya pada waktu itu, YB Dato' Seri Fadillah Yusof, menjawab seperti berikut:

> ... PLUS Malaysia Bhd ... sememangnya telah mempunyai tatacara pengendalian piawai ataupun standard operating procedure atau SOP tersendiri bagi berhadapan dengan kes-kes kemalangan dan kecemasan yang berlaku di lebuh raya. .... Berdasarkan tatacara pengendalian piawai ataupun SOP pihak PLUS, waktu selisih masa ataupun response time yang diambil oleh Pasukan PLUS Ronda untuk sampai ke sesuatu lokasi kemalangan ialah selama 20 minit maksimum bergantung kepada faktor tempat dan lokasi kemalangan berlaku ... : DN 14.6.2016, m/s 4

[36] Memandangkan ia merupakan jawapan rasmi Menteri yang bertanggung jawab mengenai perkara ini di Parlimen, Mahkamah ini mengambil *judicial notice* terhadap jawapan YB Menteri Kerja Raya seperti yang dinyatakan tersebut. Mahkamah ini memutuskan berdasarkan jawapan rasmi Menteri itu bahawa panduan atau peraturan yang digunapakai oleh pihak responden ketiga untuk menguruskan krisis atau kemalangan dan kecemasan di Lebuhraya Utara-Selatan adalah berfokus utama kepada 'response time' yang tidak boleh melebihi 20 minit.

[37] Melalui keterangan saksi-saksi pihak responden ketiga, didapati pihak PLUS Ronda telah sampai di tempat kejadian dalam waktu 20 minit selepas SP4 melihat dan melaporkan kemalangan. Keterangan inilah yang menjadi antara pegangan responden ketiga dalam hujahan peguamnya bahawa responden ketiga telahpun melaksanakan dan memenuhi tanggung jawabnya.

[38] Pihak responden ketiga memang telah tiba di lokasi kemalangan kurang sepuluh minit selepas ia menerima laporan kemalangan itu. Fakta ini dari satu segi menunjukkan responden ketiga telahpun mematuhi SOP yang dikatakan oleh Menteri dalam jawapannya di Parlimen pada 14 Jun 2016. Namun demikian, mahkamah ini berpendirian falsafah yang sebenarnya wujud dalam SOP tersebut bukanlah semata-mata memastikan pihak responden ketiga bertindak atas dasar pematuhan 'response time to deal with occurance of an event'. Falsafah yang lebih tinggi dalam SOP itu yang tidak didalami oleh RESPONDEN KETIGA IALAH pematuhan 'response time to prevent the event from happening'. Disebabkan falsafah yang lebih tinggi ini agak kabur dan tidak dilihat oleh pihak responden ketiga dan petugas-petugas syarikat responden ketiga, maka sebab itulah responden ketiga berhujah bahawa disebabkan pihak responden ketiga telah tiba di tempat kemalangan dalam waktu yang singkat, maka ia telah selesai melaksanakan tanggungjawabnya sebagai pengendali Lebuhraya Utara-Selatan dan tidak

boleh dipersalahkan dalam kemalangan ini. Si mati, menurut responden ketiga, yang sepatutnya dipersalahkan.

[39] Disebabkan falsafah yang lebih tinggi yang dinyatakan oleh mahkamah ini gagal dilihat dengan jelas oleh responden ketiga, maka mahkamah ini memutuskan sudah sampai masanya bagi responden ketiga dipersalahkan dan diletakkan liabiliti apabila berlaku kemalangan seperti dalam kes di hadapan mahkamah ini, terutamanya disebabkan kegagalan pihak responden ketiga membuktikan kepada mahkamah ini bahawa ia telah mewujudkan suatu sistem dan mekanisme pencegahan kemalangan dengan menggunakan segala kepakaran dan peralatan canggih sedia ada, dan telah melaksanakan tanggungjawabnya seperti ditetapkan di bawah mekansime itu. Andainya sistem dan mekanisme telah wujud semasa kejadian ini, pihak responden ketiga akan sampai di lokasi KM 326.3 di mana SP4 nampak tayar lori berada di tengah lebuhraya untuk mengalih tayar itu antara jam 12.50–1 pagi, yakni *sebelum* kemalangan berlaku.

[40] Responden ketiga tidak boleh mengatakan adalah mustahil untuk ia mengetahui terdapatnya tayar yang terjatuh dari lori yang dipandu responden pertama pada pagi kejadian, tanpa menunjukkan sebarang bukti kepada mahkamah bahawa ia telah melakukan segala usaha dan inisiatif untuk mewujudkan sistem dan mekanisme pencegahan kemalangan. Mahkamah ini memutuskan bahawa responden ketiga bertanggungjawab sepenuhnya, sejajar dengan tanggungjawab yang dipikulkan kepadanya sejak lebih 32 tahun lalu oleh Kerajaan Malaysia selaku pemegang konsesi Lebuhraya Utara-Selatan, dengan menggunakan segala kepakaran, sumber dan teknologi sedia ada, serta berbekalkan sumber kewangan yang dimilikinya, untuk menggubal satu dasar bertujuan mewujudkan sistem dan mekansime pencegahan kemalangan lebuhraya yang bersesuaian. Mahkamah ini juga memutuskan adalah juga menjadi tugas dan tanggungjawb lembaga pengarah syarikat responden ketiga untuk menjadikan dasar ini sebagai agenda wajib dalam setiap mesyuaratnya. Begitu juga, pengurusan tertinggi responden ketiga wajib menjadikan dasar ini sebagai agenda utama dalam setiap mesyuaratnya. Setelah dasar ini digubal dan dipersetujui dan sistem dan mekanisme pencegahan kemalangan lebuhraya itu diwujudkan kelak, adalah juga menjadi tanggungjawab lembaga pengarah dan pengurusan tinggi syarikat responden ketiga untuk menterjemahkan sistem dan mekanisme itu sebagai budaya kerja seluruh warga syarikat responden ketiga.

[41] Hanya setelah keadaan yang disebutkan di perenggan di atas dibuktikan oleh responden ketiga telah dilaksanakan, barulah mahkamah ini boleh berpuashati bahawa responden ketiga tidak boleh dipersalahkan jika berlaku lagi kemalangan seperti dalam kes ini.

[42] Mengenai sistem dan mekanisme pencegahan kemalangan yang ditekankan oleh mahkamah ini, suatu contoh sistem yang difikirkan oleh mahkamah ini boleh digunapakai sebagai asas dengan ditambahbaik serta dieksploitasi sepenuhnya oleh pihak responden ketiga ialah sistem maklumat jalanraya Waze. Pihak responden ketiga boleh mewujudkan suatu sistem maklumat lebuhrayanya tersendiri seperti Waze yang dipancarkan dan boleh diakses oleh pengguna lebuhraya di sepanjang jajaran lebuhraya. Salah satu sifat atau ciri (*feature*) sistem maklumat lebuhraya ini ialah 'early hazard warning detection'. Pada waktu ini, pengguna sistem pemanduan Waze akan diberi maklumat tentang kewujudan sesuatu bendasing yang memudaratkan, temasuk kenderaan yang diparkir di tepi jalan, melalui sistem 'hazard early warning detection' yang dipancarkan kepada pengguna Waze melalui satelit. Sistem yang digunakan oleh Waze ini sebenarnya tidaklah secanggih manapun, kerana ia berdasarkan maklumat dan input yang dimasukkan oleh pengguna Waze lain yang melalui kawasan yang wujudnya 'hazard' atau bendasing tersebut. Sistem sebegini boleh dijadikan asas oleh pihak responden ketiga untuk mewujudkan sistem 'hazard early warning detection system' tanpa melibatkan kos yang banyak di sepanjang jajaran Lebuhraya Utara-Selatan. Sistem ini boleh dijadikan suatu sistem *interactive* dimana input mengenai kewujudan sesuatu bendasing atau *hazard* di sesuatu kawasan lebuhraya dimasukkan secara langsung dan *real-time* oleh para pengguna lebuhraya. Pihak berkenaan di bilik kawalan trafik responden ketiga boleh memanipulasi pula input yang diperoleh mengenai kewujudan bendasing yang dilaporkan itu menggunakan *satellite capability* dan GPS yang seterusnya diterjemahkan dan dipancarkan sebagai *automatic alarm system* di mana-mana bahagian lebuhraya. Ini membolehkan amaran secara fizikal diberikan kepada pengguna lebuhraya bahawa terdapat sesuatu bahaya (*hazard*) akibat kewujudan bendasing (*debris*) atau apa jua bahaya yang wujud atas permukaan/bahagian/kawasan lebuhraya berkenaan secara signal, lampu atau bunyi atau gabungan alatan ini. Responden ketiga juga boleh menggunakan alatan canggih sedia ada seperti *drone*, bagi membantu responden ketiga dalam pengesanan awal bahaya dan bendasing atas lebuhraya. Penggunaan *drone* adalah lebih mudah, murah, cepat, tepat dan efektif berbanding penggunaan jentera sedia ada seperti kenderaan peronda syarikat responden ketiga atau helikopter dan seumpamanya yang digunakan sekarang.

[43] Mahkamah ini dapati tanggungjawab responden ketiga, serta pengendali lebuhraya lain di negara ini, untuk melaksanakan perkara sebegini sebenarnya telah ditentukan oleh mahkamah sejak lebih 20 tahun lalu dalam kes *Parimala a/p Muthusamy & Ors v Projek Lebuhraya Utara-Selatan* [1997] 5 MLJ 488; [1997] 4 CLJ 54. Suriyadi Omar H (pada waktu itu) dalam kes ini memutuskan prinsip undang-undang yang masih terpakai sehingga ke hari ini seperti berikut:

> By virtue of a novation agreement, dated 20 July 1988 made between the

Government of Malaysia, United Engineers (M) Bhd and Projek Lebuhraya Utara-Selatan Berhad (PLUS), the Government of Malaysia granted United Engineers the exclusive right and authority to undertake to enjoy the concession provided under a 18 March 1988 concession agreement. Pursuant to the provisions built into this novation agreement, with the consent of the government, United Engineers had assigned and transferred its liabilities and obligations to PLUS. In the process it is evident that the defendant has subcontracted to PROPEL, an independent contractor, much of the surveillance responsibilities, repair works and supervising the comfort and safety of road users. Despite this act the defendant cannot escape liability as it is still liable for the fault of its independent contractor (see *Penny v The Wimbledon Urban District Council and Another* [1899] 2 QB 72; *Holliday v National TelephoneCompany* [1899] 2 QB 392);

Any reasonable man certainly will anticipate that cars will be driven at some speed when using the highway, and no amount of superhuman ability will save the drivers when confronted with dangers that require distance and time if any effective evasive action is to be undertaken. It will not be assuming too much if I opine that no driver will expect an animal, let alone a huge cow at that, to cross his path on a sophisticated highway run by an established company. On the same breath it is not unreasonable for a driver to expect animals to stray cross his path if he were to drive, say along the old Melaka/Alor Gajah route; in fact not experiencing an animal crossing the road at any one time would be a rarity and an exception.

As to whether there is a duty on the part of the driver to be on the lookout for man or animals to dart across his path in a main highway, Raja Azlan Shah FJ (as he then was) in the case of *Lim Kar Bee v Abdul Latif bin Ismail* [1978] 1 MLJ 109 said:

> The law is content to take the cavalier view that a driver of a motor car travelling along a main highway is under no duty to be on the look-out for anybody suddenly darting out into the road in a negligent and irresponsible manner.

An offshoot of this view will be that, if a driver is under no duty or obligation to look out for anybody darting across at a main highway, similarly it is improbable that any duty exist on the driver as regards animals especially on the North-South Highway. To regurgitate, if any cow (with the foreknowledge that cows do grass around that area) were to stray on the highway, not only is it foreseeable that a collision will occur, but injury or death is the near certain outcome. It does not need a car to be driven at 110kph or above to result in death. As in this case eventhough the deceased was only driving at 80kph, as asserted by PW2 in a 110kph speed limit zone, the outcome was still catastrophic.

... It is my understanding of the law that the moment a ticket is extracted at the toll gate, as in this case, and the highway is used, a contract is thus struck between the parties, making the plaintiff a lawful user of the road (*Bromley v Mercer* [1922] 2 KB 126). Undoubtedly if the driver sustains injuries due to his own negligence, no amount of persuasion will convince the court to hold the defendant liable. On the other hand if the latter has been careless in its duty to keep up to its bargain to maintain a good and safe road, barring unforeseen circumstances eg acts of God, then the defendant cannot escape that responsibility and may be held liable. I am in total agreement with the submission of the learned counsel of the plaintiffs that, built into the contract, is the implied term or warranty that the said highway will be

safe for use by the deceased and his passengers. There will be an expectation that: A

1. that the plaintiffs' usage of the highway will be without any hinderance, obstruction and without risking any bodily injury or damage to the car;
2. that an effective fencing system will be erected to ensure that animals will be prevented from straying on to the highway; B
3. in the event the fencing system is breached repairs will be carried out promptly before any untoward incidents occur;
4. sufficient warning is given to road users of any impending danger on the highway; and C
5. generally to ensure that an effective system of control management have been set up to ensure that the safety of road users are guaranteed.

[44] Prinsip undang-undang yang diputuskan dalam kes *Parimala Muthusamy* adalah: D

(a) walaupun responden ketiga telah melantik dan mewujudkan satu syarikat khusus iaitu Propel untuk menjalankan kerja-kerja penyelenggaraan Lebuhraya Utara-Selatan, responden ketiga masih bertanggungan atas apa-apa kesilapan Propel; E

(b) kenderaan akan bergerak pada kelajuan yang tinggi di lebuhraya, maka adalah munasabah bagi pemandu kenderaan untuk memandu dengan mengandaikan bahawa lebuhraya itu selamat untuk dipandu pada kelajuan sedemikian, tanpa kewujudan sebarang bendasing; F

(c) pemandu di sesuatu lebuhraya tidak bertanggungjawab di sisi undang-undang untuk melihat ke kiri kanan lebuhraya bagi memastikan tiada sesiapa atau sesuatu bendasing yang menyeberangi lebuhraya atau wujud di atas lebuhraya; G

(d) suatu perjanjian wujud antara pengguna lebuhraya dan syarikat responden tatkala pemandu kenderaan mengambil tiket tol di plaza tol;

(e) sejajar dengan kewujudan perjanjian itu adalah 'implied term or warranty' bahawa lebuhraya itu adalah selamat untuk digunakan oleh pemandu berkenaan. Juga terdapat jangkaan di pihak pemandu bahawa: H

1. that the plaintiffs' usage of the highway will be without any hinderance, obstruction and without risking any bodily injury or damage to the car;
2. that an effective fencing system will be erected to ensure that animals will be prevented from straying on to the highway; I
3. in the event the fencing system is breached repairs will be carried out promptly before any untoward incidents occur;

4. sufficient warning is given to road users of any impending danger on the highway; and

5. generally to ensure that an effective system of control management have been set up to ensure that the safety of road users are guaranteed.

[45] Prinsip-prinsip yang diputuskan dalam kes *Parimala Muthusamy* bukan sahaja dengan jelasnya terpakai bagi kes di hadapan mahkamah ini, malahan mahkamah ini memutuskan untuk mengingatkan responden ketiga bahawa segala obligasi yang disenaraikan oleh mahkamah dlam kes itu hendaklah dilaksanakan sepenuhnya, dan jika telah dilaksanakan hendaklah dipastikan sentiasa diperbaiki dan pertingkatkan mutunya, seperti kehendak mewujudkan sistem dan mekansime pemantauan dan pencegahan kemalangan lebuhraya yang dibangkitkan oleh mahkamah ini dalam konteks kes ini.

[46] Mahkamah ini selanjutnya mendapati disebabkan risiko yang amat tinggi serta isu keselamatan pengguna Lebuhraya Utara-Selatan seperti diputuskan dalam kes *Parimala Muthusamy* serta dinyatakan dalam perenggan-perenggan terdahulu di atas, *standard of care* yang terpakai bagi responden ketiga tatkala diberi konsesi mengendalikan Lebuhraya Utara-Selatan lebih 30 tahun lalu adalah sama dengan *standard of care* Tenaga Nasional Bhd, seperti diputuskan oleh Mahkamah Tinggi dalam kes *Jaswant Singh v Central Electricity Board and Anor* [1967] 1 MLJ 272; [1967] 1 LNS 62 dan Mahkamah Persekutuan dalam kes *Lembaga Letrik Negara, Malaysia v Ramakrishnan* [1982] 2 MLJ 128; [1982] CLJ Rep 159; [1982] CLJ 401, iaitu *standard of care* yang amat tinggi.

[47] Dalam kes *Jaswant Singh*, Gill H (pada waktu itu) menyatakan bahawa:

> ... when electricity is carried overhead, the standard of care is to ensure that it is not likely to become a source of danger.

[48] Raja Azlan Shah CJ (Malaya) (pada masa itu) dalam kes *Lembaga Letrik Negara v Ramakrishnan*, mengatakan:

> ... a high standard of care falls upon those controlling an extremely dangerous entity, such as electricity of a lethal voltage. In both cases, it was said that electricity suppliers have 'a high standard of care' not 'higher standard of care'.

[49] Prinsip yang diputuskan dalam kedua-dua kes *Jaswant Singh* dan *Ramakrishnan* itu disahkan baru-baru ini oleh Mahkamah Persekutuan dalam *Tenaga Nasional Malaysia v Batu Kemas Industri Sdn Bhd and another appeal* [2018] 5 MLJ 561; [2018] 1 LNS 637 apabila Mahkamah Persekutuan memutuskan seperti berikut:

Gill J, as he then was, said that when electricity is carried overhead, the standard of care is to ensure that it is not likely to become a source of danger. Raja Azlan Shah CJ (Malaya) (as HRH then was) said that a high standard of care falls upon those controlling an extremely dangerous entity, such as electricity of a lethal voltage. In both cases, it was said that electricity suppliers have 'a high standard of care' not 'higher standard of care'. It was not said that the high standard of care applies only to personal injury cases and not commercial claims. After all, if uncontained and or uncontrolled, electricity could be deadly to life or property. Even a momentary lapse could have catastrophic consequences. Therefore, in proportion to the hazard and danger, electricity suppliers must take all precautions or all care to ensure (the high standard of care) that the electricity would be contained and controlled and would not pose a hazard or danger to life or property.

[50] Pengendalian lebuhraya, kepada mahakmah ini, sama bebanan *standard of care* dengan bebanan *standard of care* yang diletakkan kepada Tenaga Nasional Bhd kerana sebarang kecuaian di pihak pengendali boleh mendatangkan maut kepada pengguna lebuhraya.

[51] Mengguna pakai prinsip undang-undang yang wajar dilaksanakan oleh sesuatu mahkamah yang menjalankan bidang kuasa rayuan seperti diputuskan oleh Lord Thankerton dalam kes *Thomas v Thomas* [1947] AC 484, mahkamah ini berhak untuk menilai semula dapatan fakta oleh HMS yang mendengar perbicaraan kes ini, khususnya berkaitan responden ketiga, dan setelah membuat penilaian semula tersebut, mahkamah ini berhak pula membuat rumusan tersendiri berdasarkan keterangan-keterangan yang diberikan di hadapan HMS tersebut.

[52] Berdasarkan segala alasan yang disebutkan, mahkamah ini memutuskan bahawa setelah membuat penilaian semula terhadap keputusan HMS serta segala keterangan di hadapan HMS, mahkamah ini membenarkan rayuan perayu dan memutuskan responden ketiga adalah juga bertanggungjawab dalam mengakibatkan kemalangan ini.

[53] Mahkamah ini memutuskan bahawa responden pertama dan responden kedua adalah bersama-sama bertanggungjawab pada kadar liabiliti 50%. Responden ketiga adalah bertanggungjawab pada kadar liabiliti 50%.

Rayuan perayu-perayu dibenarkan.

Dilaporkan oleh Ahmad Ismail Illman Mohd Razali